

AGOSTINO PORRETTO

*(Dirigente Generale al Turismo dell'Assessorato del Turismo,
delle Comunicazioni e dei Trasporti della Regione Siciliana)*

SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ IN SICILIA E FLUSSI TURISTICI

Ritengo di dovere fare riferimento, innanzitutto, proprio all'ultima considerazione fatta dal Presidente Riccio sul ruolo della Sicilia in questa realtà molto dinamica e, debbo dire, molto complessa che è stata rappresentata negli interventi di stamattina. Esiste una doppia faccia del problema: una riguarda gli aspetti macro economici, il problema visto nella sua generalità; l'altro, invece, l'aspetto operativo, l'aspetto concreto del dettaglio, quello che poi crea difficoltà, ostacoli e si scontra con le diffidenze. È chiaro che la Sicilia, in quest'ultima problematica, si è trovata sempre un po' penalizzata per motivi diversi, storici, politici, di carattere economico generale: questa è la realtà.

Oggi parliamo dello Stato che deve decidere di realizzare un aeroporto *hub*, ma questo problema doveva essere affrontato e risolto perlomeno venti anni fa, e quindi ci troviamo fortemente in ritardo nel trattare quest'argomento.

Sono questioni di grande attualità ma che tralasciano un fatto fondamentale che io intravedo nella dinamica dello sviluppo del sistema economico del mondo, perché è inutile ormai verificare se è opportuna o non opportuna la globalizzazione. La globalizzazione è una realtà, e sarà intelligente da parte nostra, da parte di questa generazione, creare i presupposti per controllarla e per evitare perdite di valori culturali o di altro tipo. Ormai, l'aspetto globale è insito nella tecnologia, perché il sistema informatico ha rotto la vecchia cultura e ha creato delle nuove frontiere che trovano riferimenti concreti in tutto

il mondo, dall'India, come si diceva poco fa, ai paesi più industrializzati; quindi, il concetto di impresa non trova più riferimento nell'entità geografica dove si è insediata, ma nel settore dell'operatività. Il settore dell'operatività è lo scenario multimediale.

Io mi occupo di turismo e la considero una materia risultante di tutte le problematiche politiche, sociali ed economiche di questo "mondo complessivo" e mi sto rendendo conto che lo sviluppo del turismo in Sicilia, risentirà in modo notevolissimo dello sviluppo della globalizzazione, di questo concetto nuovo che sta venendo fuori.

In tutte le analisi che sono state fatte, dicevo, manca un elemento fondamentale, che io individuo dal mio punto di vista del turismo, e quindi del prodotto turistico che debbo fornire all'utente, al destinatario finale, nell'utilizzazione e valorizzazione dell'ambiente. Infatti, tutti i grandi paesi a forte sviluppo turistico che non hanno tenuto conto di questo fattore, che è oggi determinante nella formazione del prodotto turistico, stanno tornando indietro. Un esempio per tutti: il Portogallo, le isole Baleari e una parte della Spagna, che hanno avuto negli anni passati *boom* turistici fondamentali, di grande valenza economica nel sistema produttivo del paese, stanno demolendo alberghi o infrastrutture turistiche che avevano realizzato sulla costa perché il fruitore finale non vuole passare da una realtà cementificata, di Londra, ad esempio, ad un'altra realtà cementificata, quella delle Baleari e di altre località simili del mondo.

Lo sviluppo dei trasporti, poi, ha consentito all'utente una possibilità di confronto; infatti andare in Cina costa tanto quanto andare da Palermo a Roma. A questo punto, se deve andare in vacanza, un milanese, questi non sceglie la Sicilia, ma trova più conveniente, dal punto di vista economico, dal punto di vista culturale, dal punto di vista del prodotto turistico, andare a Hong Kong, solo per citare un'altra realtà sconosciuta nel mondo occidentale.

È una problematica, questa, che diventa seria, preoccupante per tutti gli amministratori pubblici della nostra regione. Ripeto sempre in occasione di incontri con amministratori locali, che l'elemento prioritario della politica di sviluppo di un territorio, di una realtà locale è l'uso del territorio, e con riferimento al tema del

convegno di oggi, la fascia costiera. Professore Vermiglio, lei che è uno dei cultori più interessanti in Sicilia di questa materia, sa bene che l'errore di programmazione di tutta l'attività produttiva della nostra regione sta nell'aver trascurato l'uso e la vocazione del territorio. Conosco bene il territorio siciliano perché ritengo che un amministratore pubblico, un burocrate che abbia responsabilità di gestione, non solo debba avere padronanza delle nozioni teoriche, ma deve soprattutto conoscere la realtà delle cose e posso affermare che tutta la fascia costiera, dove il territorio è stato abbandonato a se stesso o ha subito l'azione irrazionale dei cosiddetti piani regolatori, "delle costruzioni abusive", argomento di grande attualità, rappresenta l'elemento più negativo del prodotto turistico. Sto venendo da Brucoli che è una delle realtà turistiche più interessanti della nostra regione, e vi debbo dire che è pietoso constatare, come una qualità di prodotto turistico notevole sia per l'entroterra sia per ciò che materialmente fornisce, sia stata massacrata dall'immagine. I rifiuti solidi urbani li troviamo ovunque: in campagna, al mare, in collina, non c'è parte del territorio che viene risparmiato, e se la collettività non si porrà il problema di andare a studiare all'origine il perché di certe cose, per porre rimedio, noi falliremo nella nostra missione e daremo ai nostri successori forse "il *day after*", per usare un termine cinematografico.

Quindi, questo è il ragionamento che, a mio avviso gli studiosi, e comunque coloro che hanno responsabilità nella politica di sviluppo devono fare. La fascia costiera, proprio per l'esistenza in essa di equilibri biologici, socio-economici, antropologici, etc., molto delicati, va studiata in modo approfondito al fine di verificare se quella determinata zona è vocata per realizzarvi un porto, o per realizzarvi stabilimenti balneari, per allevamenti ittici o altro, tutto ciò che l'uso del mare e della fascia costiera consentono. Lasciarla al libero uso di chiunque è l'errore più grave.

Io sono convinto che tutta la fascia costiera di tipo balneabile andrebbe data in concessione a privati. Ma perché dico questo? Non perché voglio prediligere il privato nello svolgere quest'attività, ma perché il privato è l'unica realtà economica che curerebbe quel territorio, perché esso rappresenta il suo prodotto d'impresa; se invece

quell'area viene lasciata all'uso libero, finiremo per trovarvi sacchetti d'immondizia e tutto ciò che di simile si può immaginare, perché è la realtà che ben conosciamo. Non ci rendiamo conto che andiamo contro noi stessi perché, la volta successiva, troveremo quel tratto di costa invivibile. Allora, occorre elaborare una politica del territorio da porre a base di qualsiasi suo utilizzo industriale, del trasporto, del tempo libero, del turismo; qualsiasi insediamento deve avere come punto di riferimento questo tipo di realtà nuova che è un fattore nuovo nell'organizzazione dell'impresa.

Quando all'università studiavo l'insediamento industriale, quindi la politica degli investimenti, la teoria di Weber era il concetto fondamentale su cui tutti ci basavamo. Oggi, veramente, non ha più senso il concetto dell'attrazione dell'area di investimento basata sul costo del lavoro o su altri elementi, come le rendite di posizione di certe realtà. Oggi, il concetto dell'investimento o della scelta dell'area di investimento risente di una miriade di componenti, e quello fondamentale, è l'uso del territorio. Oggi, l'Alitalia non ci pensa due volte ad affidare la sua attività di produzione di servizi all'India o ad un altro paese del mondo. Perché l'investitore veneto si rivolge all'Albania o alla Jugoslavia? Perché ha capito che se investisse ulteriormente nella propria area determinerebbe diseconomie talmente forti da porre in crisi l'intero sistema. Questa è la realtà che stiamo vivendo e allora, mi permetto di parlare della Sicilia perché ci vivo e quindi ne conosco le particolarità, ci troviamo in una posizione, in un momento storico in cui possiamo decidere il rilancio o meno della nostra realtà produttiva.

Presidente Cereti, io dico che l'*hub* si deve fare in Sicilia, non si può fare né a Bari, né ad Atene, né in nessun'altra parte del Mediterraneo per un fatto di vocazione, per un fatto logistico e per un fatto, anche, di aspettative. Noi siamo stati traditi dal ponte sullo Stretto di Messina e, checché ne possa dire qualcuno, siamo stati traditi da una politica meridionalista fatta solo di assistenza e non di scelte produttive; adesso lo sviluppo della politica dei trasporti rappresenta per noi un'occasione fondamentale per un rilancio vero della nostra regione, visto anche in termini di testimonianze storiche: la nostra realtà storica è costellata di testimonianze del passato

che fanno intravedere tutta la civiltà che c'è. Io non credo che il mezzo di trasporto navale, un tempo preponderante sugli altri sistemi, adesso possa essere abbandonato o comunque non trovare riferimento nel sistema del trasporto aereo. Il sistema italiano dei trasporti risente della logica dominante delle tratte aeree nord/sud e non guarda in nessun modo alla direttiva ovest/est cioè a quella navigazione per paralleli che rappresenta la novità fondamentale del sistema di sviluppo. Oggi per andare a Bari, devo prima andare a Roma; per andare in Libia debbo andare a Milano; e, contro i 10 minuti del volo per andare da Palermo a Tripoli, devo volare 3 ore per andare prima a Milano: non capisco perché quest'aereo che parte da Milano non possa fermarsi a Palermo o a Catania e proseguire per Tripoli. Non le sembra più logico, Presidente? O no?

Questo tipo di ragionamento, che incomincio a fare nella mia azione quotidiana di responsabile del settore turismo, mi fa pensare che nel sistema del trasporto internazionale, e di quello aereo in particolare, esistono interessi di tipo multinazionale, che poi sono quelli che "pompano" certe realtà turistiche. Con 1.600.000 lire vado a Las Vegas e ho una settimana di soggiorno, per venire in Sicilia da New York occorrono più di 3.000.000 di lire. Sono considerazioni che hanno motivazioni e fondamenti di tipo imprenditoriale, di tipo strategico della gestione d'impresa, però sanno di assurdo a chi le ascolta: è concepibile un problema di questo tipo? E allora, dico che lo sviluppo della politica aerea per la nostra regione è determinante per il turismo, deve avere il coinvolgimento dello Stato, dell'ente pubblico, tant'è che in un primo momento la stessa Comunità Europea ci aveva consentito la possibilità di intervenire con le finanze regionali, sui voli charter per ridurre il costo del trasporto. Oggi non è più possibile e ciò sta a significare che veniamo ricacciati di nuovo nella marginalità a favore di altre realtà, non ci sono dubbi su questo!, e che la creazione di una impresa che sposi gli interessi turistici della Sicilia diventa fondamentale. Con "Azzurra" c'era stato un tentativo di questo tipo, proprio per creare un punto di riferimento fra la realtà turistica siciliana e la realtà del trasporto nazionale, ma ci siamo fermati, a un certo punto, per motivi di ordine politico primario.

Non avrei voluto soffermarmi su questo ragionamento, la relazione che avevo preparato è completamente diversa, tratta del mare e della portualità turistica, che è un altro elemento di grande importanza.

Caro Vermiglio, ti preannuncio che finalmente abbiamo ultimato un piano regionale della portualità turistica, che presenteremo a giorni e che, speriamo, sarà il punto di riferimento della politica regionale del sistema. Creiamo così un sistema, con un aspetto reale ed uno virtuale, tutto sposato con una logica che gestisce l'intero *network* siciliano; lo colleghiamo con il sistema della portualità turistica nazionale, per poi diventare punto di riferimento di tutta la gestione portuale del Mediterraneo. Noi con la Grecia abbiamo realizzato un piano comunitario, "Archimed ", che prevede la creazione di un sistema di portualità turistica tra l'Italia meridionale e la Grecia: a giorni, in un convegno che sarà tenuto a Portorosa, verranno definiti gli aspetti attuativi del progetto che, a parer nostro, dovrà prevedere la realizzazione, con cadenza biennale, di una gara velica internazionale da denominare "Sulle orme di Ulisse" , riproposizione della rete di collegamento che univa nell'epoca di Ulisse la Grecia alla nostra Penisola. Si tratta di una rievocazione spettacolare di un evento che darà senso concreto alla programmazione transnazionale in questo settore. E non consideriamo poi l'aspetto del diportismo nautico: cosa sta creando? Qual è la realtà della domanda?

La realtà di mercato che abbiamo rilevato è che il nostro patrimonio nautico da diporto, oggi, è costituito da 800.000 imbarcazioni, a fronte del quale la disponibilità di posti barca è di 90.000 unità. Quindi, comprenderete la sproporzione che esiste tra la realtà di un patrimonio e la possibilità di un ricupero reale, la domanda è fortemente superiore all'offerta. Su questa realtà abbiamo impostato la costruzione del piano, ma realizzare porti ovunque non avrebbe senso, né creerebbe i presupposti per uno sviluppo reale. Poiché siamo convinti che la nautica da diporto è un segmento di fondamentale importanza per lo sviluppo del turismo siciliano, di qualità, aggiungo, e non di massa, dobbiamo realizzare riferimenti di costruzioni portuali ai bacini turistici esistenti e, quindi, abbiamo capovolto la logica di costruzione del piano. Non abbiamo osservato

la Sicilia guardandola dalla terra verso il mare, l'abbiamo guardata all'inverso: cioè, partendo da quello che vede chi arriva nella nostra terra, e non deve vedere il rifugio, deve vedere l'inizio di un ragionamento turistico di grande importanza. Quindi, definisco il bacino turistico, determino i prodotti turistici che ci sono nella zona, creo i cosiddetti "itinerari" del vino, della pasta, dell'olio, del mondo greco, del mondo bizantino, del mondo svevo, di quello che vogliamo, perché abbiamo tanto da non sapere cosa farne, dopodiché il turista che arriva in quel porto, ad esempio a Siracusa, sa che può conoscere il mondo greco, può conoscere la realtà del ragusano, il barocco di Noto, cioè tutto quello che noi sappiamo che esiste in quell'area e che diventa una motivazione, di per sé, per venire nella nostra regione. Questa logica, questo modo di procedere alla costruzione, siamo convinti che andrà a determinare qualche cosa di diverso rispetto alle altre realtà turistiche del Mediterraneo.

Con questa realtà della nautica da diporto è strettamente connessa la crocieristica che va sempre più, e se è vero ciò che succede negli Stati Uniti, cioè che tutto il mondo si concentra in un'area per poi dividersi, perché la Sicilia non può essere questa "testa di ponte" che va a determinare la diffusione nel Mediterraneo delle sue azioni crocieristiche? Il ragionamento è proprio questo, siccome le navi da crociera sono sempre più di grandi dimensioni e di alta tecnologia, dobbiamo adeguare le strutture portuali ai nuovi servizi che dobbiamo fornire.

Un altro problema, caro Vermiglio, che l'Autorità portuale deve considerare è che una Autorità portuale che nasce da una logica nazionale non può nascondere o non può far finta di insistere solo su una realtà regionale. Quindi deve guardare al di là dello stretto ambito in cui opera: non è soltanto il porto, non è soltanto l'ambito portuale, ma tutte le conseguenze che va a determinare l'attività che si produce nell'ambito portuale. Pertanto, il collegamento con l'interporto, il collegamento con l'entroterra, sono fondamentali e debbono essere oggi tenuti in considerazione.

Il rapporto che io idealmente costruisco in termini di connessione verticale tra il territorio, le infrastrutture e l'impresa è insostituibile; è un comportamento a cascata che parte dall'elemento fondamentale

fino ad arrivare all'operatività e, poiché l'impresa per definizione non è altro che un sistema dinamico di attività, non un fatto statico, l'impresa si modifica in relazione agli obiettivi che intende raggiungere che, guarda caso, sono sempre il profitto, mentre, guarda caso, l'elemento che regola e incide sul profitto è la domanda. Ecco che allora, come diceva Giovanbattista Sales, se è sempre la domanda che ha governato il mondo economico e, quindi, l'adattamento continuo deve essere tenuto presente, questo deve essere opportunamente anticipato allo scopo di diventare tramite e di tipo territoriale e di tipo economico-sociale. Quindi questo, nella evoluzione di oggi diventa l'elemento di novità nell'analisi economica di una realtà geografica.

Volevo fare alcune considerazioni *flash* su ciò che abbiamo trovato nell'analizzare il territorio siciliano con riguardo alla cosiddetta "portualità minore". Nella portualità minore abbiamo trovato delle realtà spontanee, che io sconoscevo e che, guarda caso, costellano l'intero territorio regionale con operazioni di tipo "artigianale", lasciate a metà alcune, o abbandonate, oppure con iniziative private di chi si è fatto il pontile o ha messo su un servizio, o ha fatto un rimessaggio: tutta una serie di attività connesse che, però, non hanno quella caratteristica di qualità e di certezza nel produrre un determinato servizio. Noi in Sicilia abbiamo inventariato 7.300 posti barca e pensiamo, con il piano che abbiamo realizzato, quello del POP 94 – 99, e quello di Agenda 2000 che andremo a realizzare con la misura 4.4.3, di arrivare nel 2010 a circa 20.000 posti barca. È un traguardo molto ambizioso, e, se non ci saranno difficoltà di tipo operativo, – e i rapporti con l'Assessorato Regionale al Territorio diventano, qui, molto determinanti – se riusciremo quindi a dialogare in termini di comprensione e di collaborazione su questa materia, raggiungerlo sarà abbastanza realistico con conseguenze di tipo economico immediato e di tipo occupazionale.

Su quest'ultimo aspetto i dati degli studiosi, in verità, non sono concordi. C'è chi dice che ogni tre posti barca si realizza un posto di lavoro, c'è chi dice ogni quindici. Sta di fatto, però, che nella realtà economica la creazione di posti barca – saranno cinque, saranno sette, saranno dieci – produce nuova occupazione e produce

occupazione in un settore che non ha forte impatto ambientale e che, quindi, assicura il rispetto del territorio e, nel contempo, l'utilizzo di nuove tecnologie.

Una delle cose di cui ci stiamo preoccupando è di formare il personale da impiegare nella gestione dei porti turistici, perché non può trattarsi del marinaio qualsiasi che ha fatto il pescatore e che domani attraccherà una barca, ma di un operatore che conosce la lingua, che conosce l'elettronica, cioè quegli elementi indispensabili per fornire il servizio che noi riteniamo debba avere il turista da diporto.

Da questo punto di vista gli obiettivi che il Piano si prefigge sono molto interessanti, sono molto attuali, e speriamo che portando avanti questo tipo di ragionamento riusciremo a imporci come "regione guida" per la creazione del sistema del turismo da diporto nel Mediterraneo. Quindi, il sistema nord/sud che in atto abbiamo, che dalla Costa Azzurra arriva in Sicilia, completandosi, poi, consentirà di fare la "grande traversata", cioè di arrivare alle coste settentrionali dell'Africa. Questo tipo di ragionamento diventa molto più interessante, diventa molto più razionale per consentire una permanenza nel bacino mediterraneo più a lungo di quella che le attuali strutture permettono.

Ecco, gli aeroporti a questo punto diventano pure fondamentali. Abbiamo considerato che per un diportista di Rotterdam che, ad esempio, desidera avere la barca nel Mediterraneo, poter lasciare, stanziare la barca a Porto Rosa, il porto più interessante che abbiamo in Sicilia dal punto di vista della nautica da diporto, significherebbe avere la possibilità di svolgere un'attività ricreativa che lo appassiona in modo immediato perché, con l'aereo, arriva in Sicilia e nel giro di tre ore è sul porto dove ha la barca per dedicarsi alla propria attività. Se invece creiamo difficoltà nei collegamenti principali, la convenienza a tenere la barca in Sicilia non ci sarà mai: quindi ecco che il concetto di sistema, del sistema del trasporto, del sistema della nautica da diporto, diventa pure esso fondamentale.

A questa abbiamo aggiunto un'altra considerazione, che debbo perfezionare dal punto di vista amministrativo e dal punto di vista legislativo, se necessario: si tratta di andare a creare l'elemento

gestionale unitario di questo sistema portuale, perché non possiamo consentire che il porto realizzato nella provincia di Messina abbia un sistema gestionale diverso da quello realizzato nel catanese o nel palermitano o nel trapanese. Dobbiamo avere un sistema di informatizzazione, un *network* unitario, in modo che io da Londra posso decidere l'itinerario della mia nave da diporto nel Mediterraneo e avere un solo interlocutore che mi garantisce i servizi, gli approdi e tutto ciò che cerco per la mia attività normale di diportista.

Queste sono, ritengo, le aspirazioni, le "utopie", chiamiamole in questo modo, che abbiamo posto a base del Piano che abbiamo costruito. Sono previste due fasi. Una è quella relativa ai completamenti e alla funzionalizzazione dell'esistente, perché il POR ci impone questo tipo di riferimento. Nel contempo abbiamo stabilito degli interventi, degli stanziamenti finanziari, che adesso abbiamo a disposizione e che saranno sufficienti a realizzare circa 300 miliardi di investimento complessivo. Questo ci consentirà di dare spazio ad un'altra logica di strumento finanziario, quella relativa al *project financing*, la cui realizzazione porremo anche ai privati, a quel punto con un grande incremento delle potenzialità finanziarie da investire nel settore.

Ritengo che se troveremo un momento di *pax* sociale in questo tipo di logica, il sistema siciliano del turismo assumerà dimensioni sempre più interessanti e, quello che maggiormente interessa, spazi di produttività e di redditività sempre più ampi, in modo da attrarre il capitale, anche internazionale, nella Regione.

Grazie.

STENIO RICCIO

(c.s.)

Ringraziamo il dottore Porretto per la sua appassionata relazione. Mi fa veramente piacere sentire in Sicilia delle proposte e delle iniziative così concrete e attuali, che sono una dimostrazione tangibile di quello che ieri diceva il dottore Costa in merito al collegamento trasporto/servizio, e di come il trasporto unito al servizio diventi fattore di produzione. Mi fa veramente piacere la concretezza delle iniziative e la chiarezza di idee che speriamo si riescano a realizzare, smentendo quelle preoccupazioni manifestate in chiusura della precedente relazione e che erano emerse dall'intervento del professore Vermiglio.

